[1970 மார்ச் 21

பொது

அண்மை ஆண்டுகளில் போக்குவரத்துத் துறையில் உறுதியான முன்னேற்றம் ஏற்பட்டு வந்துள்ளது. போக்குவரத்து ஒழுங்கு முறைகளையும் போக்குவரத்து வசதிகளையும் மேம்படுத்துவது குறித்துச் சட்டமன்றப் பேரவையில் நடக்கும் விவாதத்தின் போது தெரிவிக்கப்படும் கருத்துரைகளை அரசு வரவேற்கும்.

இணைப்பு

[30-ம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க]

1969–70-ல் போக்குவரத்துத் துறையின் நிர்வாகம் பற்றிய குறிப்புரை.

நாட்டிற்கு போக்குவரத்து வசதிகள் குறித்த முக்கிய வழிகளில் ஒன்று சாலைப் போக்குவரத்து வசதியாகும்.

நகர்ப்புறங்களிலும், நாட்டுப்புறங்களிலும் வளர்ந்து வரும் தொழில்—பொருளாதார முன்னேற்றத்திற்கேற்ப சாலைப் போக்குவரத்தும் சரி நிகராக வளர்ச்சியடைந்திருக்கிறது. 1969-ம் ஆண்டில் வண்டிப் போக்குவரத்து நிலையாகப் பெருகிவந்துள்ளதைக் கீழ்க்காணும் விவர அட்டவணையிலிருந்து அறியலாம் :—

கீழ்க்காணும் நாட்களில் உள்ளவாறு.	பயண (பேருந்து) வண்டிகள்.		சரக்கு வண்டிகள்.	
	தனியார்.	தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துத் துறை.	வாடகை லாரிகள்.	தனியார் லாரிகள்.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
31—12—1967	5,681	1,638	10,738	3,095
31—12—1968	5,716	1,898	11,908	3,138
31—12—1969	5,778	2,014	12,445	3,051

	ஒப்பந்த வண்டிகள்.	பிற மோட்டார் வண்டிகள்.	மொத்தம்.
	(6)	(7)	(8)
31—12—1967	7,087	1,016	29.255
31—12—1968	8,726	1,315	32,701
31—12—1969	9,912	1,789	34,989

போக்குவரத்துத் துறை அமைப்பு

கீழ்க்காணும் சட்டங்களையும் அவற்றின்கீழ் செய்யப்பட்டுள்ள விதிகளையும் செயல்படுத்துவது இத்துறையின் முக்கிய பணிகளாகும் :—

(1) மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம், 1939.

(2) தமிழ் நாடு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டம், 1931.

1970 மார்ச் 21]

(3) தமிழ் நாடு மோட்டார் வண்டிகள் (பயணிகள்-சரக்குகள் வரி விதிப்பு) சட்டம், 1952.

போக்குவரத்துத் துறை, போக்குவரத்துத் துறை ஆணையாளரின் நிர்வாகத்தின்கீழ்ச் செயல்பட்டு வருகிறது. போக்குவரத்து ஆணையாளர் வருவாய்த்துறை வாரியத்தின் உறுப்பினராவார். போக்குவரத்துத் துறை ஆணையாளருக்கு மூன்று போக்குவரத்துத் துறை துணை ஆணையாளர்களும் இரண்டு உதவிச் செயலாளர்களும் துணை செய்கின்றனர். துணைப்போக்குவரத்துத் துறை ஆணையாளர்களில் ஒருவர், நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பேருந்துகளின் பணிகளைக் கவனிப்பதற்கென்றே நியமிக்கப்பட்டுள்ளார். தமிழ் நாடு போக்குவரத்துத் துறையின் பயணித் துணைவர்களுக்கும் (conductors) வலவர்களுக்கும் (drivers) உரிமம் வழங்குதல், இத்துறையின் வண்டிகளைப் பதிவுசெய்தல், அவற்றுக்கு அனுமதிச் சீட்டு வழங்குதல் போன்ற பணிகளை உரிய காலத்தில் செய்வது இவரது பொறுப்பாகும். மாவட்டங்களில் மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர்கள் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளாகச் செயல்படுகின்றனர். இவர்களுக்கு வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலர்கள் செயலாளராக உதவி புரிகின்றனர். சென்னை மாநகரில் காவல் துறைக் கமிஷனர் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியாகச் செயல்படுகின்றார். இவருக்கு காவல்துறைத் துணைக் கமிஷனர் (போக்குவரத்து உரிமம் வழங்கல்) செயலாளராக உள்ளார். மாநகரில் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியாக அவர் பணியாற்றுகிறார். தமிழ் நாடு 1931-ம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரிவிதிப்புச் சட்டம், தமிழ் நாடு 1952-ம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (பயணிகள், சரக்குகள் மீது வரி விதிப்புச்) சட்டம் ஆகியவற்றின் கீழ் வரி வசூலிப்பை முனைப்பாக்குவதில் காவல் துறைக் கமிஷனருக்கு உதவி புரியும் பொருட்டும், மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தை நிர்வகிப்பதற்கும், சென்னை மாநகருக்கெனப் போக்குவரத்து உதவி கமிஷனர் பதவி ஒன்றை அரசு ஏற்படுத்தியுள்ளது.

அனுமதிச் சீட்டுகள் வழங்குதல்

பேருந்துப் போக்குவரத்து வசதிகளின் மேம்பாடு கீழ்காணும் வழிமுறைகளில் எய்தப்படுகின்றன :—

(1) புதிய வழித் தடங்களுக்கும், ஏற்கெனவேயுள்ள வழித் தடங்களில் கூடுதலான பேருந்துகளுக்கும் அனுமதிச் சீட்டுகள் வழங்குதல் மூலம் வண்டிகளின் எண்ணிக்கையைப் பெருக்குதல் ;

(2) பேருந்துகளின் பயண ஓட்டங்களின் எண்ணிக்கையை அதிகரித்தலும், தற்போது உள்ளவற்றை விரிவுபடுத்தலும் ;

(3) தற்போதுள்ள வண்டிகளுக்குப் பதிலாக பெரிய வண்டிகளை விடுவதன் மூலம் இருக்கைகளின் எண்ணிக்கையை அதிகரித்தல்.

பேருந்துகளின் எண்ணிக்கையிலும் பேருந்து இருக்கைகளின் எண்ணிக்கையிலும் ஆண்டொன்றுக்கு சுமார் 10 சதவிகித உயர்வு படிப்படியாக ஏற்படவேண்டுமென்பதே பொதுவான நோக்க

மாகும். 1969-ல் 99 புதிய வழித்தடங்கள் 14,281 இருக்கைகளை கூடுதலாக்கும் வகையில் தொடங்கப்பட்டன. 1968-ல் 99 புதிய வழித்தடங்கள் 14,283 இருக்கைகளைக் கூட்டும் வகையில் தொடங்கப்பட்டன. பயண பேருந்து அனுமதிச் சீட்டுகளுக்காக விண்ணப்பித்து கொள்பவர்களிலிருந்து தெரிந்தெடுப்பதற்கான கோட்பாடுகள் குறித்து வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளுக்கு வழிகாட்டியாக இருக்கும் பொருட்டு வகுக்கப்பட்ட விதிகள் பொருந்துகின்றன.

நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட போக்குவரத்து

நாட்டுடைமை ஆக்கும் கொள்கையில் மாறுதல் ஏதும் இல்லை. அது கீழ்க்கண்ட வகையில் சேர்ந்த வழித் தடங்களுக்குப் பொருந்தும் :—

1. 75 மைல்களும் அதற்கு மேலுள்ள சாதாரணப் பேருந்துப் பணி—கடுவிசைப் பேருந்துப் பணிகளின் வழித்தடங்கள் ;

2 தொலைவைக் கருதாது, சென்னை மாநகரிலிருந்து தொடங்கும் அல்லது அங்கு முடிவடையும் வழித்தடங்கள் அனைத்தும் ;

3. கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலிருந்து தொடங்கும் அல்லது அங்கு முடிவடையும் வழித்தடங்கள் உட்பட கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலுள்ள வழித்தடங்கள் அனைத்தும்.

இக்கொள்கை படிப்படியாக நிறைவேற்றப்பட்டு வருகிறது. இவ்வழித்தடங்களில் தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களுக்குக் கொடுக்கப்பட்டுள்ள உரிமங்களின் செல்திறன் கால அளவு முடிவடையும்போது (இரு மாநிலங்களுக்கிடையிலான வழித் தடங்கள் உட்பட), இந்த வழித்தடங்கள் எடுத்துக்கொள்ளப் படுகின்றன. இக் கொள்கை திறமையுடனும் உரிய காலத்திலும் செயல்படுத்துவதற்காக, மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் சில விதித்துறைகள் திருத்தப்பட்டுள்ளன.

நாட்டுடைமை ஆக்கப்பட்ட போக்குவரத்து செயல்படுவது குறித்த விரிவான ஆய்வுரை ஒன்று பேரவையில் தனியாக வைக்கப்படும்.

சரக்கு வண்டிகள்

வளர்ந்துவரும் வாணிபத்திற்கும் வர்த்தகத்திற்கும் ஏற்ப பொது லாரிகளுக்கும் தனியார் லாரிகளுக்கும் மாநில முழுவதிலும் அனுமதிச் சீட்டுகள் தாராளமாக வழங்கப்படுகின்றன. பொது லாரிகளைக் கொண்டுவந்து காண்பித்தவுடன் முறையான அனுமதிச் சீட்டுகள் வழங்கப்படும் வரையில் அவற்றிற்குத் தாற்காலிக அனுமதிச் சீட்டுகள் உடனடியாக வழங்கப்படுகின்றன. தென் மாநிலங்கள் முழுவதிலும் சரக்கு வண்டிப் போக்குவரத்து தடையின்றி நடைபெற வகை செய்யும் நோக்குடன் இம்மாநிலத்

1970 மார்ச் 21]

திலுள்ள பொது லாரிகளுக்கு அடங்கல் அனுமதிச் சீட்டுகள் (Oomposite permits) வழங்கப்படுகின்றன. இந்த அனுமதிச் சீட்டுகள் கேரளம், மைசூர், ஆந்திரப் பிரதேசம், மகாராஷ்டிராம் ஆகிய மாநிலங்களிலும் செல்திறன் உள்ளவையாகும். இதற்கு மற்ற மாநிலங்களின் போக்குவரத்து அதிகாரிகள் மேற்சையெழுத்திட வேண்டியதில்லை.

குஜராத் மாநிலத்தையும், யூனியன் ஆட்சிப்பகுதியாக புதுச்சேரியையும் 1970-ஏப்ரல் 1-ம் தேதி முதல் மேற்படித் திட்டத்தில் சேர்க்கக் கருதப்படுகிறது. 200 வண்டிகள் குறித்து அனுமதிச் சீட்டுகளுக்கு மேற் கையொப்பம் வழங்கப்பட்டுள்ளது. அந்த எண்ணிக்கையை 300-ஆக உயர்த்த அரசு இப்போது முடிவு செய்துள்ளது. சாலை மேற்பரப்புகள் பாலங்கள், சிறு பாலங்கள் ஆகியவற்றிற்குக் கணிசமான மேம்பாடுகள் செய்யப்பட்டுள்ளதைக் கருத்தில் கொண்டும், அண்டை மாநிலங்களில் செயலில் உள்ள நடைமுறையை ஒட்டியும், உயர்ந்த வரிவீதங்கள் விதிக்கப்படுவதற்குட்பட்டு, சரக்கு வண்டிகள் ஏற்றிச் செல்லத்தக்க சரக்குகளின் பேரளவு எடையை 15,240 கிலோகிராமாக உயர்த்த அரசு எண்ணிக்கையுள்ளது.

ஒப்பந்த வண்டிகள்.

இம் மாநிலத்தில் வாடகை வண்டிகளுக்கும், சிற் பேருந்துகளுக்கும் (Omni buses), தனி வசதிப் பேருந்துகளுக்கும் Luxury coaches), சிறுலா வாடகைக் கார்களுக்கும் (Tourist Taxis) , மாநில முழுவதிலும் தாராளமாக அனுமதிச் சீட்டு வழங்குகின்றனர். சிறுலாப் பயணிகளுக்கு உதவியாக புதிய அம்பாஸ்டர் மோட்டார் வண்டிகளுக்கும் இறக்குமதி செய்யப்பட்ட மோட்டார் வண்டிகளுக்கும் சிறுலா வாடகை வண்டிகளுக்கான அனுமதிச் சீட்டு வழங்கப்படுகிறது. 1969-ம் ஆண்டு டிசம்பர் மாதம் 31-ம் தேதி அன்று உள்ளபடி, 389 சிர் பேருந்துகளும், 34 தனி வசதிப் பேருந்துகளும், 460 சிறுலா வாடகைக் கார்களும் இயங்கி வந்தன. சென்ற ஆண்டில் மாநிலத்தில் 347 சிர் பேருந்துகளும் 29 தனி வசதிப் பேருந்துகளும், 294 சிறுலா வாடகைக்கார்களும் இயங்கி வந்தன. தமிழ் நாட்டிற்கும் கேரளத்திற்கும் இடையில் ஓடும் வாடகை மோட்டார் வண்டிகள் குறித்து ஒப்பந்த வண்டி அனுமதிச் சீட்டுகளின் எண்ணிக்கை 150-லிருந்து 250-ஆக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது. ஆட்டோ ரிக்ஷாக்களுக்கான தேவை அதிகரித்து வருகிறது. ஆட்டோ ரிக்ஷாக்களின் எண்ணிக்கை குறித்து விதிக்கப்பட்ட மேல் வரம்பை 300-லிருந்து 400-ஆக உயர்த்த வேண்டுமென அரசு கட்டளை இட்டுள்ளது.

(1970 மார்ச் 21)

ஆலோசனைக் குழுக்கள்.

(1) மோட்டார் போக்குவரத்தின் கொள்கை, நிர்வாகம் குறித்த முக்கிய பொருள்கள் குறித்து அரசிற்கு ஆலோசனை கூற, அரசு போக்குவரத்துத்துறையின் பொறுப்பு வகிக்கும் அமைச்சரைத் தலைவராகவும், சட்டமன்ற உறுப்பினர்களையும், பேருந்துப் போக்குவரத்துத் தொழிலில் ஈடுபட்டுள்ளோரின் பிரதிநிதிகளை உறுப்பினர்களாகவும் கொண்ட அரசுப் போக்குவரத்துத்துறை ஆலோசனைக்குழு ஒன்று உள்ளது.

(2) மாவட்ட அளவில் மோட்டார் போக்குவரத்துக்குத் தொடர்பான நடவடிக்கைகளில் வளர்ச்சி மன்றங்கள் அரசிற்கு ஆலோசனை கூறுகின்றன.

(3) போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாட்டையும், போக்குவரத்துப் பாதுகாப்பையும் ஒட்டிய எல்லா நடவடிக்கைகளையும் கவனிப்பதற்காகத் "தமிழ்நாட்டுச் சாலை மேம்பாடு--போக்குவரத்துத் திட்டக் குழு" என்னும் உயர்நிலைக் குழு ஒன்று அமைக்கப்பட்டுள்ளது. மாவட்டத்தில், மாவட்ட வளர்ச்சி மன்றத்தின் ஒரு குழுவான "மாவட்டச்சாலை மேம்பாடு--போக்குவரத்து திட்டக்குழு" ஒன்று உள்ளது. சென்னை மாநகரில் சென்னை மாநகரச்சாலை மேம்பாடு—போக்குவரத்துத் திட்டக் குழு என்ற தனிக்குழு ஒன்று அமைக்கப்பட்டுள்ளது. பல்வேறு சாலைப் பணிகளின் பொறுப்பேற்றுள்ள பல்வேறு முகவர்களின் நடவடிக்கைகளை ஒருங்கிணைக்கும் பொருட்டு மாநகரச் சாலைகள் வளர்ச்சி—போக்குவரத்துத் திட்டக் குழுவின் ஒருங்கிணைப்புத் துணைக்குழு ஒன்றும் அமைக்கப்பட்டுள்ளது.

(4) சென்னை மாநகரில், சென்னைப் பெருநகர் சாலை வளர்ச்சி—போக்குவரத்துத் திட்டக்குழு ஒன்றும் அமைக்கப்பட்டுள்ளது. 1969-ல் இக்குழு இருமுறைகூடி ஆய்வு செய்தது.

வரி விதிப்பு.

மாநிலங்களுக்கிடையே நடைபெறும் போக்குவரத்திற்கும் வாணிகத்திற்கும் ஊக்கமளிப்பதற்காக, போக்குவரத்து வண்டிகள் மீது ஒரு முனைவரி விதிப்பது குறித்து இம் மாநிலத்திற்கும் அண்டை மாநிலங்களான கேரளம், ஆந்திரம், புதுச்சேரி ஆகியவற்றிற்கும் இடையே பரஸ்பர உடன்படிக்கைகள் செய்யப்பட்டுள்ளன. மைசூர் மாநிலத்தைப் பொறுத்தவரையில், இருமாநில வழித்தடங்களில் பேருந்து அனுமதிச் சீட்டுகளைப் பங்கீட்டுக் கொள்வதற்கேற்ப உடன்பாடு ஏற்படுகிறவரை இந்த உடன்பாடு சரக்குப் பேருந்துகளுக்கும், ஒப்பந்தப் பேருந்துகளுக்கும் மட்டுமே பொருந்தும்.

1970 மார்ச் 21]

அனுமதிச் சீட்டுகளில் மேற்கையொப்பமிடும் முறை குறித்து தற்போதுள்ள ஏற்பாடுகளை கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன :—

	ஒவ்வொரு மாநிலத்திலிருந்து		ஒப்பந்த வண்டிகள்.		
	பொது வண்டிகள்.	தனியார் வண்டிகள்.	சுற்றுலா வாடகை வண்டிகள்.	சாதாரண வாடகை வண்டிகள்.	சீர் பேருந்துகள்.
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
தமிழ் நாடு—ஆந்திரம்	2,000	100	20	..	..
தமிழ் நாடு—மைசூர்	1,000	50	20	..	..
தமிழ் நாடு—கேரளம்	800	75	20	250	..
தமிழ் நாடு—புதுச்சேரி	4·1	வரையறை இல்லை.	வரையறை இல்லை.	வரையறை இல்லை.	வரையறை இல்லை.

இந்திய அரசினால் அமைக்கப்பட்ட சாலைப் போக்குவரத்து வரி விதிப்பு விசாரணைக் குழுவின் அறிக்கையையும், ஆதாயம் பயக்க வல்ல வகையில் போக்குவரத்து வண்டிகள் குறித்த ஆய்வுக் குழுவின் அறிக்கையும் போக்குவரத்து நிதி வசதி குறித்த ஆய்வுக் குழுவின் அறிக்கையும் இன்னும் கிடைக்கவில்லை. போக்குவரத்து வசதிகளை விரிவுபடுத்துவதற்கான வருங்காலத் திட்டங்களை வகுப்பதில் இவ்வறிக்கைகள் பெரிதும் பயனுள்ளவையாக இருக்குமென நம்பப்படுகிறது.

வருவாய்.

சீர் பேருந்துகளைத் தவிர, மற்ற பேருந்துகளுக்கு 1969-70-ஆம் ஆண்டில் கட்டண விதங்களில் அல்லது வரியில் எந்த உயர்வும் செய்யப்படவில்லை. 1969-70-ஆம் ஆண்டில் 1—4—1969 முதல் 31—12—1969 வரையுள்ள ஒன்பது திங்கள்களில் ரூ. 14.40 கோடி வருவாய் கிடைத்தது. எனவே, 1—4—1969 முதல் 31—3—1970 வரை சுமார் ரூ. 19 கோடி கிட்டுமென எதிர்பார்க்கலாம். 1968-69-ஆம் ஆண்டில் ரூ. 18.65 கோடி மட்டுமே வருவாய் கிட்டியது என்பதை இங்கு நினைவுகூர்வது பொருத்தமாகும்.

செயற் குறிப்புகள்.

சோதனைச் சாவடிகள்.—இரு மாநிலங்களுக்கிடையில் ஓடும் வண்டிகளைத் திறம்படச் சோதனையிடும் பொருட்டு, பார எடைப் பொறி நிலையங்களுடனும் கூடுதல் பணியாளர்களுடனும், புழல், கந்தை கவுண்டன் சாவடி, ஹொசூர் ஆகிய ஊர்களின் எல்லைகளில் மூன்று சோதனைச் சாவடிகளை நிறுவுவதற்கு அரசு ஒப்பளித்துள்ளது. இந்தச் சோதனைச் சாவடிகளில் போக்குவரத்துத் துறையின் சோதனையிடும் முகவர்களும் வணிகவரித் துறையின் சோதனையிடும் முகவர்களும் இணைந்து செயல்படுவர்.

[1970 மார்ச் 21

சிர் பேருந்துகள்.

சிர் பேருந்துகளுக்கும், வழக்கமாக ஓடிக்கொண்டிருக்கும் பயணிப் பேருந்துகளுக்கும் இடையே ஏற்படும் பொருத்தமற்ற போட்டியை நீக்கும் நோக்கத்துடனும், சிர் பேருந்துகளை தவறான முறையில் பயன்படுத்துவதைத் தடுக்கும் நோக்கத்துடனும், சிர் பேருந்துகளைப் பொறுத்த வரையில், காலாண்டுக்கு ஒரு இருக்கைக்கு ரூ. 50 என்று தற்போது விதிக்கப்படும் மோட்டார் வண்டிகள் வரி வீதத்தை ரூ. 100 ஆக உயர்த்தத் திட்டமிடப் பட்டுள்ளது.

வலவர் பயிற்சிப்பள்ளி.

இம்மாநிலத்தில் உள்ள வலவர் பயிற்சி பள்ளிகளுக்கு ஏற்பளிக்க 1940-ஆம் ஆண்டு தமிழ் நாடு மோட்டார் வண்டிகள் விதிகளைத் திருத்தத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

சரக்கு வண்டிகள் முகவர்.

சரக்கு வண்டிகளின் முகவர்களுக்கு உரிமம் வழங்குவதற்காக 1940-ஆம் ஆண்டு தமிழ் நாடு மோட்டார் வண்டிகள் விதிகளைத் திருத்துவதற்கான செயற்குறிப்பு பரிசிலனை செய்யப்பட்டு வருகிறது.

முடிவுரை.

போக்குவரத்து ஒழுங்கு முறைகளையும் போக்குவரத்து வசதிகளையும் மேம்படுத்துவது குறித்துச் சட்டமன்றப் பேரவையில் நடக்கும் விவாதத்தின்போது தெரிவிக்கப்படும் கருத்துக்களை அரசு வரவேற்கும். மொத்தத்தில் அண்மை ஆண்டுகளில் சாலைப் போக்குவரத்து சீராக மேம்பாடு அடைந்துள்ளது. வரும் ஆண்டுகளிலும் தொடர்ந்து முன்னேற்றம் காணப்படும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

இணைப்பு IV.

[39. ம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க.]

தமிழ் நாடு அரசுப் போக்குவரத்து, 1969–70.
ஆய்வுரை பொது.

1. தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்து மக்கள் பணியில் 22 ஆண்டுகளைக் கழித்த பின்னர் 1969-ஆம் ஆண்டில் தனது பணியின் 23-வது ஆண்டில் அடியெடுத்துவைத்தது. உலகப் போருக்குப்பின் நாட்டினைச் சீர்படுத்துவதை ஆராய்வதற்காக நியமிக்கப்பட்ட மத்திய குழு பொதுப் போக்குவரத்து ஏற்பாடு அரசுக்குச் சொந்தமாகவும், அரசால் நிர்வாகிக்கப்படுவதாகவும் இருக்கவேண்டுமென 1944 டிசம்பர் திங்களிலேயே பரிவுரை செய்தது. இப் பரிவுரையினையொட்டி தமிழ்நாட்டில் உள்ள பேருந்துப் போக்குவரத்தை நாட்டுடமையாக்க வேண்டும் என்று 1946 டிசம்பரில் அரசு முடிவு செய்தது. 1947 மார்ச் திங்களிலேயே, சென்னை